

## ANLAGE

### Vorblatt zum Frühwarndokument

<b>Vorhaben:</b>	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2005/44/EG über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft; COM(2024) 33 final
<b>KOM-Nr.:</b>	
<b>BR-Drucksache:</b>	<b>102/24</b>
<b>Federführendes Ressort/Aktenzeichen:</b>	<b>MWVATT Ref. 44</b>
<b>Zielsetzung:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Mit der Initiative sollen ermittelte Probleme bei <b>Binnenschifffahrtsinformationsdiensten (River Information Services, RIS)</b> angegangen werden. Allgemeines Ziel der Änderung der Richtlinie ist es, einen effizienten Rahmen für die Einführung und Nutzung von RIS zu schaffen. Ihre <b>spezifischen Ziele</b> bestehen darin,<ul style="list-style-type: none"><li>– <b>die Verfügbarkeit von RIS-Daten und harmonisierte Standards zu gewährleisten;</b></li><li>– <b>die Integration der Binnenschifffahrt in die multimodale Kette zu erleichtern;</b></li><li>– <b>eine stärkere Verbreitung und Interoperabilität digitaler Lösungen sicherzustellen und Datenschutzbedenken zu beheben.</b></li></ul></li></ul>
<b>Wesentlicher Inhalt:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– <b>Binnenschifffahrtsinformationsdienste (River Information Services, RIS)</b> sind fortschrittliche Dienste und Funktionen, die in erster Linie <b>verkehrs- oder transportbezogene Aspekte</b> betreffen. Verkehrsbezogene Dienste sind Fahrwasserinformationsdienste, Verkehrsinformationen, Verkehrsmanagement, Verkehrsüberwachung und Unfallbekämpfung; transportbezogene Dienste sind Reiseplanung, Hafen- und Terminalmanagement, Fracht- und Flottenmanagement, Statistik und Infrastrukturgebühren für Binnenwasserstraßen.</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Das <b>Gesetzgebungsverfahren zur Regulierung von RIS auf EU-Ebene begann 2005 mit der Annahme der RIS-Richtlinie (Richtlinie 2005/44/EG)</b>. Diese Richtlinie legt die Voraussetzungen für die Einführung und Nutzung harmonisierter, interoperabler und offener RIS fest, um die Sicherheit, Effizienz und Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt in der EU zu erhöhen.</li> <li>– Die Kommission führte eine <b>Ex-post-Bewertung der Richtlinie</b> durch, aus der hervorging, dass diese sich positiv auf die Harmonisierung von RIS ausgewirkt hat. Die Bewertung ergab jedoch auch, dass noch <b>Verbesserungsbedarf</b> besteht. In Bezug auf die Durchführung der Richtlinie liegt der Grund darin, dass nicht alle RIS-Technologien in gleichem Maße umgesetzt wurden und die gleiche Reife erreicht hatten und nicht alle RIS-Technologien vollständig in gleichem Umfang in allen Ländern und Flusskorridoren genutzt wurden. Darüber hinaus hat die langsame Aktualisierung der Standards eine wichtige Rolle bei der langsamen Entwicklung der RIS gespielt.</li> <li>– Da der Vorschlag nur einige Änderungen der Richtlinie 2005/44/EG erfordert, ist eine <b>Änderungsrichtlinie</b> das am besten geeignete Rechtsinstrument.</li> </ul>
<p><b>Vorläufige Einschätzung zur Einhaltung des Subsidiaritätsprinzips (bei Bedenken: kurze Begründung):</b></p>	<p><b>Keine Bedenken</b></p>
<p><b>Besonderes schleswig-holsteinisches Interesse?:</b></p>	<p>Das Binnenschiff hat gerade in Bezug auf die Mobilitätswende eine große Bedeutung als alternatives Transportmittel. In Schleswig-Holstein hat die Binnenschifffahrt nicht einen so hohen Stellenwert, wie in anderen Bundesländern. Dies liegt vor an Investitionsstaus und steigender Verschlickung an den schleswig-holsteinischen Binnenwasserstraßen. Das geplante verbesserte RIS System ist als positiv zu bewerten, hat jedoch in Schleswig-Holstein kein so großes Verbesserungspotential, da hier die Probleme zunächst an anderer Stelle</p>

	liegen. Vielmehr könnten die gestellten Anforderungen kleinen Reedern und Schiffsführern die Arbeit noch erschweren.
<b>Zeitplan für die Behandlung:</b> a) Bundesrat b) Rat: c) ggf. Fachministerkonferenzen, etc.	Erreichbare Plenarsitzungen: 22.03.2024 / 26.04.2024